

ни — политическую, экономическую и социальную. Их авторитет возрастал. Поэтому коммунисты, не сумев перетянуть на свою сторону большинство из них, с особой жёсткостью обрушились на них на исходе Гражданской войны.

*Скрябина В.*

## **Железнодорожный транспорт в годы Гражданской войны на Урале**

Транспорт в России всегда играл особую роль. В связи с большой территорией нашей страны, необходимо было развивать пути сообщения. Большое количество рек влекло за собой развитие водного транспорта, автомобильный и воздушный не получили широкого распространения. Потому что России, с её безграничными просторами, нужен был скоростной, всепогодный, универсальный транспорт, такой как железнодорожный. С 1890-х гг. в России начался «железнодорожный бум», и железнодорожные пути были проложены на многие тысячи километров, в том числе и на Урале. Здесь в начале XX в. также широко использовался водный транспорт по реке Каме и её притокам. Однако главную роль в Гражданской войне сыграл железнодорожный транспорт.

Проблемы железной дороги начались уже в передвоенные годы, ситуацию усложнила Первая мировая война: рабочих рук не хватало, рельсовые пути и оснащение дороги стремительно изнашивались. За старыми путями не было ухода, а новые строились быстро и не качественно. Революция, а затем Гражданская война, усугубила положение как в целом в России, так и на Урале<sup>1</sup>.

Реакция на известия об Октябрьском перевороте у рабочих и служащих железной дороги не была однозначной. По отношению к власти мнения разделились: одни были полностью за власть Советов, другие попытались организовать забастовку ВИКЖЕЛЯ. Разногласия привели к сбоям в работе железной дороги<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> См.: Лукьянин В. П. Больше века на службе России. — Екатеринбург, 1998. — С. 80–82.

<sup>2</sup> См.: Свердловская магистраль. / Под ред. проф. М. Т. Крючкова. — Екатеринбург, 1994. — С. 41–42.

В 1918 г. большевики всё же взяли управление в свои руки. На Урале была проведена национализация железных дорог. Первым советским руководителем Пермской железной дороги был назначен А. И. Емшанов. Происходило постепенное формирование системы управления на местах.

Большевики без промедления предполагали приступить к модернизации народного хозяйства страны на индустриальной основе. Обсуждался проект Урало-Кузбасса. На Пермской железной дороге руководители развернули деятельность в трех основных направлениях: наводили порядок в работе всех служб, занялись ремонтом оборудования, приняли решение прокладывать новые линии. Планы по отношению к железной дороге у белых руководителей были схожи: срочное исправление повреждений, строительство новых линий<sup>1</sup>.

Боевые действия, в развернувшейся Гражданской войне, охватившей в том числе и Урал, велись главным образом вдоль железных дорог, за каждый узел или станцию. Состояние железнодорожных путей становилось катастрофическим. Главным было захватить или не отдать какой-то участок, не важно какой ценой<sup>2</sup>.

Для того чтобы угонять железнодорожные составы, минировать и взрывать железнодорожные пути, был создан отдельный железнодорожный батальон, директива о создании которого была подписана В. И. Лениным и Я. М. Свердловым. Официально первому Уральскому коммунистическому железнодорожному батальону предписывалось обслуживать Уральскую дивизию по Горнозаводской линии. Формирование батальона было поручено комиссару службы военных сообщений сводной Уральской дивизии И. А. Бобылеву. Комиссаром батальона был назначен Н. Ф. Евсеев. Создание подразделения завершилось 31 октября 1918 г. Они взрывали мосты, чтобы остановить продвижение противника, а потом в спешке их восстанавливали, чтобы пропустить свои войска дальше. Такая деятельность ухудшала состояние мостов и путей.

Подвижной состав был предельно изношен, железнодорожное полотно разрушено. Железнодорожная линия Пермь — Гороблагодатская являлась одной из наиболее пострадавших в период Гражданской войны. В сентябре 1919 г. к Пермской дороге были присоединены пострадавшие части некоторых железных дорог.

<sup>1</sup> См.: Лукьянин В. П. Больше века на службе России. – С. 85.

<sup>2</sup> См.: История транспорта. – Екатеринбург, 2001. – С. 65–66.

Протяженность дороги на 1 июня 1920 г. составила 4 125 км. На Пермской дороге было выведено из строя около двух третей всех паровозов, сожжено 20 тысяч вагонов, взорвано 215 мостов общей протяженностью около 6,5 километров, разрушено 70 капитальных строений. В октябре 1919 г. управление Пермской дороги было переведено в Екатеринбург.

Масштабы разрухи были просто неправдоподобны. Из 544 пассажирских вагонов, числившихся на балансе дороги, были пригодны к эксплуатации только 219, из 15 937 грузовых вагонов треть была разбита. Но даже оставшиеся вагоны нельзя было использовать, потому что сами пути были искорежены. Кроме того, не хватало рабочих рук и грамотных специалистов<sup>1</sup>. Что же касается проблемы жилья: на основных узловых центрах — в Екатеринбурге, в поселках при станции Чусовская, Егоршино — на человека приходилось не более трех квадратных метров. Около 40% работников всей железной дороги снимали комнаты и углы в частных домах. Другие жили в бараках, землянках, вагонах.

Для того чтобы спасти дорогу, большевики сделали ставку на морально-психологический фактор. Первым их шагом было — мобилизовать, сосредоточить волю людей, работающих при железной дороге, на одной цели: поднять, возродить, оживить, вдохнуть в умирающую дорогу новую жизнь. Этим занимались политотделы. Необходимо было восстановить движение по железной дороге, а значит отремонтировать сотни километров пути и, самое главное, мосты<sup>2</sup>.

Ремонт Камского моста шел быстро и организованно и был выполнен раньше срока. 27 февраля 1920 г. по восстановленному мосту при большом стечении народа и в присутствии делегатов VI губернского съезда Советов прошел первый поезд. Восстановление Камского моста явилось событием не только инженерным, не только экономическим, — оно сверкнуло тогда для «строителей нового мира», как проблеск берегового маяка над пучиной бурных вод.

Руководством железной дороги было организовано строительство новых линий. Например, происходило строительство линии Екатеринбург — Казань. Она не только должна была упрочить связи столицы с восточными регионами, но и сокращала путь от Москвы до Урала (по сравнению с дорогой через Пермь) на 169 км. В

<sup>1</sup> См.: Лукьянин В. П. Больше века на службе России. — С. 86–89.

<sup>2</sup> См.: Там же. С. 90; Свердловская магистраль. — С. 53–54.

конце января 1920 г. Совет обороны принял по-большевистски бескомпромиссное решение: начать движение по линии Казань — Екатеринбург уже 1 июля того же года. Но это было нелегко, работа предстояла большая: восстановить мост, уложить большую часть рельсов и шпал и отстроить целый участок заново. На выполнение этого задания были привлечены красноармейцы Запасной армии и 1-й Трудовой армии. Они, работая в лютый мороз, отстраивали железную дорогу. Первый поезд пришел в Екатеринбург в назначенный день. Но морально-психологический эффект события был сильно смазан тем, что по-настоящему новая дорога работать все же не стала. Огрехи, допущенные строителями в спешке и по неопытности, были очень велики.

Далее внимание было сосредоточено на ремонте локомотивов и вагонов. Заводы снабжали железную дорогу запчастями. Ремонт часто выглядел так: на «кладбище» не подлежащей восстановлению техники отыскивали более или менее сохранившиеся детали или блоки и собирали всё воедино. Это требовало много сил и времени, и не предусматривалось рабочим графиком. Эта работа основывалась на чистом энтузиазме<sup>1</sup>.

Поэтому «Великий почин», «субботник», родился именно на железной дороге: 10 мая 1919 г. в паровозных и вагонных мастерских и депо Московско-Казанской железной дороги. И распространялся почин первоначально по сети железных дорог. До Урала он дошел к концу лета<sup>2</sup>. Первый субботник в Екатеринбурге прошел 29 августа 1919 г., в нем участвовало 24 человека. В сентябре 1919 г. на всей Пермской дороге в субботниках участвовали 4 176 человек, в январе 1920 — уже 25 000 человек, в апреле — 36 179, в июле — 46 878 человек. На одной лишь станции Верецагина, только за один месяц май 1920 г. было проведено 12 субботников с общим числом участников 1 190 человек. Они укладывали в штабеля дрова и доски, разгружали вагоны с пшеницей и делали много другой нужной работы<sup>3</sup>. В газетах первых советских лет неизменно подчеркивается не просто добровольность участия в субботниках, но и радостная готовность рабочих к безвозмездному труду. Современные публицисты-рыночники часто считают, что это больше пропаганда и обман: не может, считают

<sup>1</sup> См.: Лукьянин В. П. Больше века на службе России. — С. 90–93.

<sup>2</sup> См.: Там же. — С. 94.

<sup>3</sup> См.: Свердловская магистраль / Под ред. В.Ф. Соснина. — Свердловск, 1978. — С. 34.

они, человек трудиться без вознаграждения — разве что по принуждению. Если разобраться, то и не совсем уж безвозмездно они трудились. Участники субботников выполняли работу, жизненно необходимую дороге, но дорога давала жизнь им самим. В газетных заметках о субботниках неизменно подчеркивалась якобы характерная для этих «праздников свободного труда» большая организованность и более высокая производительность, хотя на субботники возлагалась не только производственно-экономическая, но и политико-пропагандистская роль.

Поскольку за годы войны и разрухи на дороге резко сократились квалифицированные кадры, пришлось изыскивать средства к возвращению паровозных машинистов, телеграфистов и иных необходимых работников на оставленные ими рабочие места. Самым доступным и эффективным средством оказалась партийная дисциплина: коммунисты-железнодорожники не имели права проигнорировать решения партийных комитетов. В условиях экономического распада и бесконтрольности вольготно почувствовали себя любители легкой наживы — воры, в условиях кризиса дороги им было чем поживиться. Большевики ввели военно-транспортные трибуналы, и тем самым погасили волну преступности.

Внедрение единого и твердого графика движения стало для руководства главной стратегической задачей. Работа над графиком заставила пристальней присмотреться и к работе дорожных узлов, где сверх меры простаивали паровозы и вагоны. Несмотря ни на что, железнодорожники Пермской дороги выполняли график движения поездов, в два раза увеличили объем перевозок. Одной из важнейших задач этого периода было проведение агитационно-разъяснительной работы среди железнодорожников и населения о политике Советского правительства<sup>1</sup>.

Таким образом, железные дороги являлись важным инструментом победы большевиков в годы Гражданской войны. Первоначально война только ухудшила состояние железнодорожного транспорта, но затем под руководством большевиков железные дороги обрели «второе дыхание». Они были усовершенствованы и оснащены новым оборудованием. Как Гражданская война внесла неоценимый вклад в развитие железной дороги в России, так и железнодорожные пути сыграли важную роль в расстановке сил во время Гражданской войны.

<sup>1</sup> См.: Лукьянин В. П. Больше века на службе России. — С. 95–96.